

Fortsetzung Montag, 03.08.:

Es hätte ein schöner letzter Tag werden können, wenn Thomas und Frizzi meine mehrfach und noch weniger als drei Minuten vor dem „Attentat“ auf die Genua erneut geäußerte Anweisung, beim Dichtholen auf das Achterliek der Genua so achtzugeben, dass es nicht an das Oberwant gelangt, beachtet hätten.

Aus dem Kajütfenster sehe ich wie das Achterliek ums Oberwant gequält wird. Statt nun schnellstens ein Stück zu fieren, wird weitergeholt. Auf mein Motzen erhalte ich zur Antwort:

„Man kann ja nicht drei Sachen auf einmal machen, erstmal musste ja die Schürze rein!“ Bei schon unter Hochspannung stehendem Achterliek mit der E-Winsch weiterzuzerren, um die Schürze mit Gewalt innerhalb des Seezauns zu ziehen ist mehr als eine Todsünde. Wir machen das von Hand, wofür natürlich einer auf das Vorschiff gehen muss.

Doch damit ist die „Geschichte“ leider noch nicht zu Ende. Mit der vollen Genua hat Thomas zu viel Tuch stehen. In den letzten Tagen haben wir immer erst das Groß und dann die Genua gerefft. Auch dafür muss man allerdings an den Mast.

Stattdessen wird die nun die Genua gerefft, ohne die Schot vorher richtig aufzumachen. Man kann unter Deck deutlich hören, wie sich die 58er-Elektrowinsch quälen muss, um die Genua gegen den starken Gegenzug an der Schot einzuwickeln.

Die „besonders liebevolle Behandlung“ quittiert die schon an-, aber keinesfalls durchgeschlossene Reffleine) mit gleich zwei Mantelbrüchen. Reffleine im Eimer, Genua überreckt ist das Fazit. Im Achterliek zeigt sich nun eine etwa drei Zentimeter breite „Kralle“.

Irrtümlich könnte man nun glauben, dass der Verursacher nun „kleine Brötchen backen“ würde und umgehend nach Wegen suchen würde, wie man die Genua zumindest temporär wieder einsatzklar bekommt, aber weit gefehlt. Die provisorische Reparatur der Reffleine bleibt genauso an mir hängen, wie auch andere Dinge, die in der Verantwortung des Wachführers waren, aber seit einer Woche missachtet wurden.

Nun bin ICH angeblich derjenige, der die Schuld immer bei anderen suchen würde. Lieber Wachführer (und Segellehrer), bei den Manövern war ich nicht an Deck, wie kann ich die Schuld dafür bei mir suchen??

Schon seit Tagen habe ich die Faust in der Tasche geballt und einige Dinge runtergeschluckt, die mir und auch Nici sauer aufgestoßen sind. Mehrfach wurden die Pflichten als Wachführer, über die wir bei der Einweisung ausgiebig gesprochen hatten, konsequent verletzt bzw. einfach ignoriert. Teamplay im eigentlichen Sinn haben Nici und ich sehr vermisst.

Egal, jetzt geht es um den Anschiss, den ich mir von Thomas abholen durfte, nachdem er mir die erst zwei Monate alte Genua mit einer unglaublich rücksichtslosen Behandlung ruiniert hat. Ein Fehlverhalten sieht er nicht ein und ist vielmehr der Meinung, dass ein paar Sekunden Überlastung wohl kaum ein Segel nachhaltig schädigen können. Bei dieser Meinung bleibt er leider auch am Nachmittag, Einsicht und Vorschläge zur Schadensregulierung bleiben aus.

Zu der Reffleine sagt er allerdings: „Die wolltest Du doch ohnehin auf den Azoren tauschen, darüber hast Du doch mit Deiner Frau schon gesprochen. Das Ding war doch eh schon total rüdig“.

Richtig ist, dass die Reffleine schon Verschleißspuren im Mantel zeigte und von mir vorsorglich ausgetauscht worden wäre. Ersatz habe ich gleich doppelt an Bord. Richtig ist aber auch, dass

der Mantel an keiner Stelle so beschädigt war, dass er bei korrekter Behandlung gerissen wäre. Ich habe nach Abmanteln der Schadstelle die Genua jedenfalls auch ohne den Mantel noch problemlos aufgerollt bekommen.

Ich bin fassungslos darüber, dass ein Bauingenieur und Segellehrer nicht einsehen kann, dass ein gewebtes Tuch nicht bei Überschreitung der Elastizitätsgrenze irreversible Schäden nimmt, auch wenn die Überlastung nur wenige Sekunden gedauert hat. Weder Nici noch ich sind bereit, mit den beiden bei so viel Uneinsichtigkeit weiterzusegeln.

Die Beiden sind also direkt nach dem Anlegen in Ponta Delgada von Bord gegangen. Nici und ich haben darauf verzichtet, sie noch am anstehenden Großreinschiff zu beteiligen. Das „Nachspiel“ zu diesem für uns unfassbaren Vorgang wird im Bericht der nächsten Tage beschrieben...

Jetzt hat unsere NYALA erstmal eine kräftige Süßwasserdusche verdient. Das offizielle Einklarieren in der Marina und bei der Hafenbehörde muss bis morgen warten, weil beide Dienststellen schon geschlossen haben.

Wir gehen in einem netten kleinen Restaurant in der Nähe lecker zum Dinner, was ich ausgehungert verspeise, nachdem mir die Genua und das Verhalten von Thomas über den Tag gründlich den Appetit verhagelt hatte.

Wir freuen uns sehr, dass es zwischen Nici und mir wirklich wunderbar auch über eine ganze Woche auf See funktioniert hat. Wir hatten nicht eine einzige Meinungsverschiedenheit, im Gegenteil. Es war toll für uns beide und ich habe es sehr genossen zu beobachten, wie sich Nici seglerisch weiterentwickelt hat. Das feiern wir mit ein paar Gläsern Bier und Wein!

Früh fallen wir todmüde in die Koje.

Dienstag, 04.08.:

Um neun Uhr öffnet das Marinabüro, wo wir zuerst einchecken müssen. Unter der Steuerbordsaling weht seit gestern die gelbe Q-Flagge zum Zeichen dafür, dass wir noch nicht einklariert haben. Obwohl die Azoren zur EU gehören, dauert die Prozedur mehr als eine halbe Stunde.

Die freundliche Mitarbeiterin im Marinaoffice bemüht sich um einen Taucher für uns zum Wechsel unserer Saildrive- und Propelleranode und versucht auch einen Kühlschrank-Spezialisten zu organisieren, der sich um unseren seit drei Tagen ausgefallenen Pantry-Kühlschrank kümmern soll. Ich vermute, dass das Kühlmittel durch ein Leck ausgetreten ist.

Außerdem bittet sie uns an einen anderen Steg zu verholen, da wir in einer recht üppigen Box liegen. Das können wir dann mit dem zweiten Checkin bei der Hafenbehörde und dem Dieselbunkern in der alten Marina kombinieren.

Glücklicherweise geht die Abfertigung bei der Hafenbehörde viel schneller, Kopie des Checkin-Formulars aus dem Marina-Office, Passnummern verglichen, fertig!

Mich beschäftigt immer noch die Uneinsichtigkeit von Thomas und das mangelnde Verständnis dafür, dass er hier einen schweren Fehler gemacht hat. Sollte ich gar tatsächlich falsch liegen??

Ich kann es mir nicht vorstellen und schreibe deshalb die folgende Mail an den Hersteller der Genua und einen zweiten anerkannt guten Segelmacher, um auch objektive Stellungnahmen zu meiner Haltung zu bekommen:

Lieber ...,

ich möchte Dich bitten, mir eine kurze (stichwortartige) Stellungnahme zu den folgenden Fragen zu schicken :

Was passiert/oder kann passieren, wenn man auf der Kreuz eine schon mit dem Achterliek am Oberwant anliegende Genua noch dichter nimmt, um die Schürze nach innen zu bekommen??

Ist ein bleibender Schaden (eine ca. 3 cm tiefe Kralle) möglich oder gar wahrscheinlich, selbst wenn die Belastung nur sehr kurz - damit sind wenige Sekunden gemeint - angehalten hat?

Für Deine Antwort bedanke ich mich herzlich im Voraus.

Liebe Grüße von den Azoren,

Kiki

Wenige Stunden erhalte ich die erste Antwort, die zweite wird wegen der Teilnahme des zweiten Segelmachers an der Copa del Rey wohl noch etwas länger dauern:

Moin Kiki,

sag mir bitte, dass das nicht wahr ist oder das ich deine Fragen falsch interpretiere.

Ich lese das so, dass du (Du kannst es aber eigentlich mit deiner Meilen-Erfahrung nicht sein) die neue, schöne Genua im Achterliek überreckt hast?

Wenn die Unterlieksrundung nicht über den Relingszaun flutscht, hast du das Segel in der Wende/Halse nicht harmonisch dicht genommen. Das kann passieren und passiert, aber dann müsst ihr doch nach vorne und die Schürze rüber heben und nicht versuchen, mit noch mehr Schotzug dies zu erzwingen. Und wenn das Segel NACH dem Manöver an die Saling und an die Wanten kommt, ist es sowieso viel zu dicht. Da hat es nichts zu suchen. Da es an der Saling zuerst anliegt, wird das Segel dort auch überreckt sein. Mit wieviel Kraft habt ihr denn daran gezogen?

Das Überecken hat nichts mit der Zeit, sondern nur mit der Kraft zu tun.

Einen (seriösen) Reparaturvorschlag kann ich dir nicht machen. Wenn du das Achterliek hohler schneiden lässt, wird das in der ersten Zeit o.k. aussehen. Da du damit aber aus dem Fadenverlauf (gewebtes Tuch) raus kommst, verliert das Tuch sehr viel an seiner Stabilität und du wirst den gleichen Schaden wieder erzeugen, aber mit weniger Kraft.

Die betroffenen Bahnen auszutauschen ist machbar, aber wirtschaftlich uninteressant. Je nachdem, wie das Achterliek aussieht und wie groß die Kralle ist, würde ich das einen

Totalschaden nennen. Allerdings habe ich das Segel nicht gesehen, deswegen kann ich das nicht verlässlich sagen.

Wenn ich deine Fragen wie obenstehend falsch interpretiere, entschuldige bitte meine Ausdrucksweise. Aber wir als Segelmacher haben da eine Menge Herz und Arbeit reingesteckt (die du mit einer Menge Geld bezahlt hast) und ich war so froh, dass wir dich mit dem Ergebnis so begeistert hatten.

Mit freundlichen Grüßen von der Schlei

Ich habe Thomas vorgeschlagen, innerhalb von einer Woche ein Drittel des Neupreises der Genua zu bezahlen, womit dann auch die zerrissene Reffleine abgegolten gewesen wären, habe ihm geraten, den Schaden vorsorglich seiner Haftpflichtversicherung zu melden. Ich habe ebenfalls darauf hingewiesen, dass solche Schäden im Normalfall nicht von den Haftpflicht-Versicherern getragen werden und damit gedroht, die Kanzlei Tanis von der Mosel mit der Wahrung meiner Interessen zu betrauen, wenn er diesen – aus meiner Sicht sehr fairen – Vorschlag nicht annehmen würde.

Thomas und Frizzi sind also auf unseren Wunsch unmittelbar nach dem Anlegen in Ponta Delgada von Bord gegangen.

Den ganzen Tag sind Nici und ich damit beschäftigt, Wäsche zu waschen, Fremdfirmen für Reparaturen bzw. Servicearbeiten zu finden, Ersatzteile und Beschläge für kleine Reparaturen zu besorgen und diese dann auch durchzuführen.

Von Thomas und Frizzi erfahren wir, dass der Schaden an die AXA gemeldet wurde. Man könne die geforderte Summe ja nicht mal eben aus der Portokasse zahlen, lese ich. Der Rest würde sich dann finden.

Nici und ich hätten im selben Fall sofort bezahlt, um den Schaden klein zu halten. Natürlich werde ich – nach Ablauf des Ultimatums – versuchen eine neue Genua zu bekommen, statt mich mit einem Drittel des Neupreises zufrieden zu geben.

Wenn man selbst ein 47 Fuß-Boot fährt, sollte man 3.000 € in der Portokasse haben und nicht den Geschädigten auf sein Geld warten lassen. Nici hat vor ein paar Jahren nach einem Haftpflichtschaden bei der AXA volle zehn (!!!) Jahre auf ihr Geld gewartet.

Beim Dunkelwerden sind wir im Prinzip wieder seeklar. Das Boot ist wieder sauber, vier Maschinen Wäsche (unter anderem die Bettwäsche unserer ehemaligen Mitsegler) sind gewaschen und getrocknet, Reffleine und Baumniederholer-Bolzen sind getauscht. Außerdem hat „Ulla“ neue Steuerleinen bekommen, in der die Knoten besser halten als im seifenglatten Dyneema-Kernmaterial.

Wir fallen wieder todmüde in die Kojen.

Auch morgen haben wir noch einiges zu tun, während unsere Ex-Mitstreiter wunderschöne Eindrücke von der Insel posten. Gut, dass wir wenigstens von den Beiden erfahren dürfen, wie schön die Stadt und die Insel ist, während wir uns unter anderem um deren Hinterlassenschaften kümmern.

Mittwoch, 05.08.:

Gleich morgens machen wir uns auf die Suche nach dem Leck in der Salondecke im Mastbereich. Bei Beaufschlagung mit Schwallwasser läuft es durch zwei Kabel der Buchsen für die mobilen Solarpanels rein. Der Versuch die Dinger vom Deck zu nehmen und von außen neu einzudichten scheitert, ich bekomme die Steckdosen einfach nicht ab. Die einzige Chance besteht nun in der recht unprofessionellen Abdichtung von innen, die mit Sikaflex erfolgt. Ich hoffe sehr, dass das Deck nun dicht ist. Alle weiteren potentiellen Leckstellen scheinen okay zu sein.

Beim Frühstück schlägt Nici mir vor, Frizzi und Thomas noch mal ein Gesprächsangebot zu machen. Auch wenn ich nicht daran glaube, mache ich dieses Angebot in freundlichem und absolut sachlichem Ton und schicke dies um 08:27 Uhr ab.

Als nächstes waschen wir die Cockpitpolster gründlich aus, die voll mit Salz, Schweiß und Sonnencreme (nicht nur von uns) sind. Sämtliche Akku-Taschen- und Stirnlampen werden aufgeladen, die Flüssigkeitsstände der Maschine geprüft.

Der Kühlschrank-Spezialist kommt erst am Freitag zurück und kann sich wohl frühestens am Samstag um uns kümmern. Wir überlegen, ob wir so lange warten, oder auf Terceira oder in Horta nach einem Kühlanlagen-Experten suchen sollen. Ein Telefonat mit dem Nacheigner meiner KIALOA ergibt, dass es auf Terceira wohl keinen Spezialisten, dafür aber in Horta.

Er empfiehlt mir, mich möglichst umgehend mit der Firma Mid Atlantic Yacht Service in Verbindung zu setzen. Das Telefonat mit Yef von MAYS ist vielversprechend, er verspricht uns zu helfen, wenn wir einen (temporären) Liegeplatz in Horta bekommen sollten.

Die Wettervorhersage verspricht für morgen und übermorgen noch sehr viel Wind, wahrscheinlich zu viel für unsere erste „Allein-Nachtfahrt“ über 150 Seemeilen hoch am Wind. Ruhiger soll es erst am Samstag werden; so frage ich bei der Marina in Horta per Email einen Liegeplatz von Sonntag bis Mittwoch an und bitte um schnelle Antwort.

Auch der Taucher kommt pünktlich um kurz vor sechs und schraubt die drei Monate alten Anoden von Propeller und Saildrive ab. Die vom Propeller ist noch zu etwa 2/3 vorhanden, die Anode vom Saildriveschaft ist schon erheblich zerfressen. Nach kurzer Beratung wird nur die vom Saildriveschaft gewechselt.

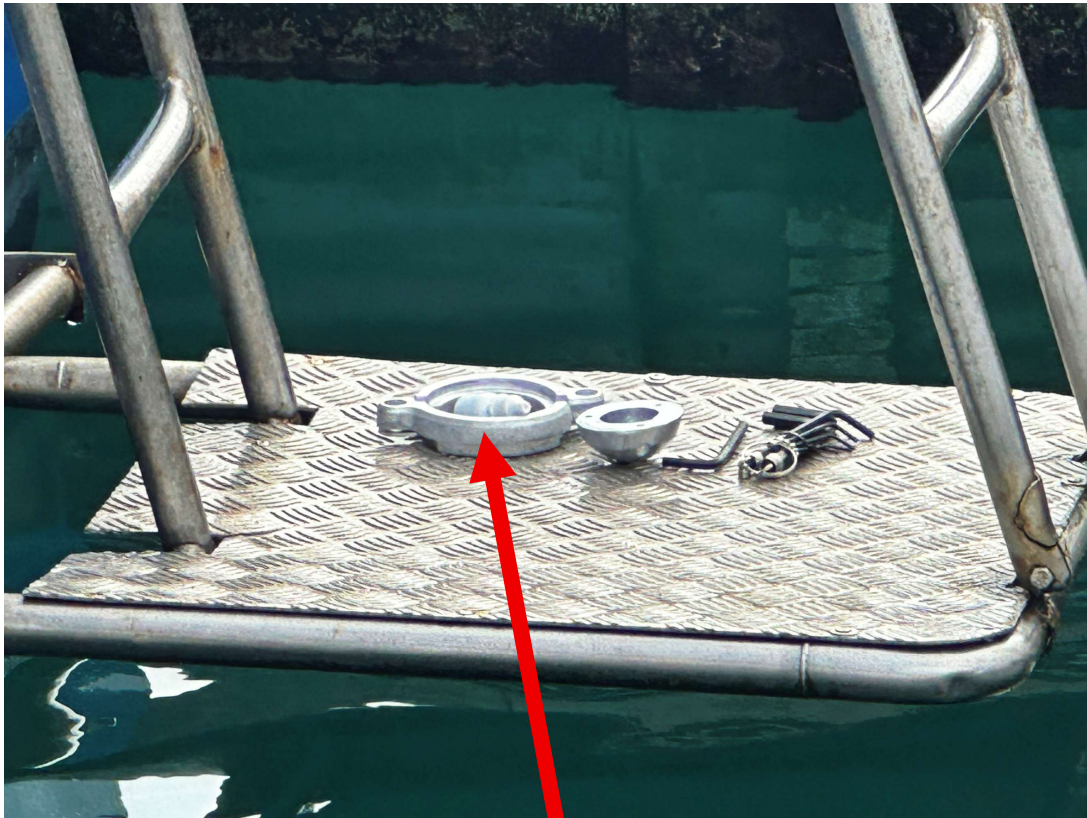
Danach gehen wir zum Abendessen ins Restaurant, starten mit einem Aperitif, essen Thunfischsteak mit Gemüse und Salat und gönnen uns auch noch ein Dessert. Dazu gibt es Bier und Wein, in Summe für knapp siebzig Euro.

Nachdem Frizzi soeben mein Gesprächsangebot ausgeschlagen hat, wird nun mein Anwalt die Wahrung meiner Interessen übernehmen müssen, was die Angelegenheit für die Beiden nicht günstiger macht. Auch North Sails hat sich inzwischen geäußert, die schriftliche Stellungnahme folgt in ein paar Tagen.

Nici hat sich bisher weitestgehend aus der Angelegenheit rausgehalten. Nachdem Frizzi heute den dritten Post zu den wunderbaren Erlebnissen auf der Insel ins Netz gestellt hat, während wir nur am Boot malocht haben. Nun platzt auch Nici der Kragen. Unmissverständlich teilt auch sie den Beiden ihre Enttäuschung über so viel Ignoranz mit.

Wir haben uns vorgenommen, nun zumindest bis zum Fristablauf am 10.08. nicht mehr als nötig an diese unglaubliche Erfahrung zu denken, danach aber mit voller Härte meine Interessen durchzusetzen. Dann eben schlauer durch Aua...

Morgen soll es leider den ganzen Tag regnen, aber übermorgen wollen auch wir uns die Stadt und die Insel ansehen! Verdamnte Schmarotzer...



Oben: neue Anoden für den Saildrive, fertig zur Montage.

Unten: Saildrive-Anode nach nur drei Monaten im Salzwasser...

